

Tillväxt och samhällsbyggnad
Erik Levander

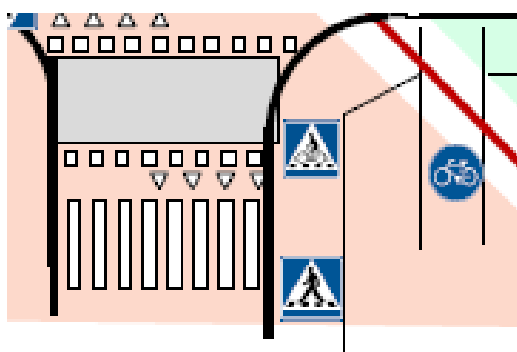
Förslag till utformning av cykelöverfart

Cykelöverfart innebär en prioritering av cykeltrafikens framkomlighet. Cykelöverfarten kräver beslut om lokal trafikföreskrift och kräver viss typ av utformning för att gälla som cykelöverfart. Vägmarkeringarna M 14 (väjningslinje) och M16 (cykelöverfart/ cykelpassage) ska användas i kombination med vägmärke B8 (cykelöverfart). Vid en cykelöverfart ska också trafikmiljön utformas så att fordon inte kan föras med högre hastighet än 30 kilometer i timmen via vägmärke C31 (hastighetsbegränsning). Hastighetsbegränsningen kan med fördel säkerställas med hjälp av en fysisk åtgärd.

Cykelöverfart kombinerat med övergångsställe v.01

När man planerar för ett samlokaliserat övergångsställe och cykelöverfart uppstår en problematik. Idag saknas medgivande i vägmärkesförordningen att enbart använda en begränsningslinje för cykelöverfart/cykelpassage.

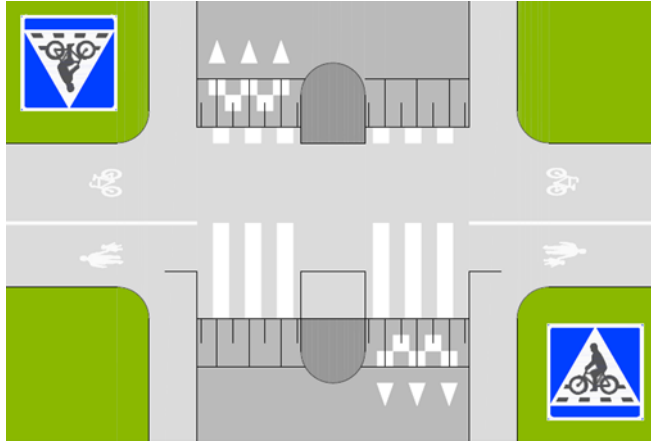
Detta medför att övergångsställets vägmarkeringar hamnar omedelbart före cykelöverfartens vägmarkeringar vilket ger en ”kaka på kaka”-effekt. Dessutom ska övergångsställets skylt B3 (övergångsställe) placeras omedelbart framför sin vägmarkering. Vidare säger föreskrifterna om väjningslinje, att denna linje ska placeras så att fordonsförare som stannar vid linjen ska kunna väja för korsande trafik utan att fordonet inkräktar på den korsande vägen eller banan. Nedan situation medför att fordon tvingas stanna på övergångsställets passage för att få bästa sikt över cykelöverfarten vilket inte är tillåtet.



Cykelöverfart och övergångsställe v.02

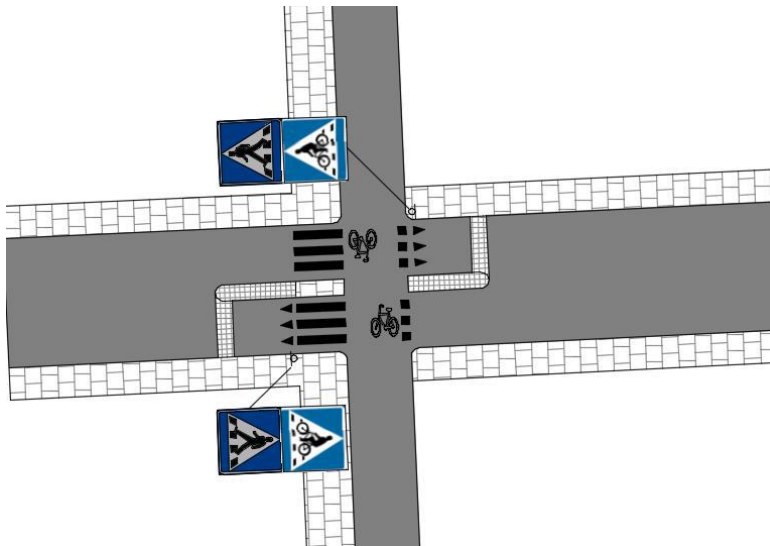
Vid ett samlokaliserat övergångsställe och cykelöverfart blir det därför aktuellt att fundera över om det är möjligt att låta övergångsstället agera den ena begränsningslinjen för cykelöverfarten. Samtidigt kan cykelöverfartens väjningslinje placeras före övergångsstället. Denna utformning förutsätter att det kommer en föreskrift som ger tillåtelse att sätta vägmärkena för övergångsställe eller cykelöverfart på annat ställe än ”omedelbart framför” vägmarkering och då medge placering bredvid varandra. Idag finns ingen sådan föreskrift. Trafiksäkerheten måste

alltid prioriteras högst i utformningen. Välj därför en utformning som säkerställer låga hastigheter vid korsningspunkten.



Malmö stads utformning av cykelöverfart

Nedan exempel visar ett exempel på utformning av cykelöverfart från Malmö stad.



Gemensam skylt av B8/B3

I Regeringens Cyklingsutredning efterlyste SKL ett vägmärke som kombinerade budskapet om övergångsställe och cykelöverfart eller någon form av tilläggstavla. Detta eftersom en större mängd vägmärken kan göra trafikanter osäkra kring vad som gäller i en specifik trafiksituation. Det saknas idag föreskrifter om hur vägmärke B8 (cykelöverfart) ska placeras i korsningar.

Förslag till utformning av cykelpassage och överväganden

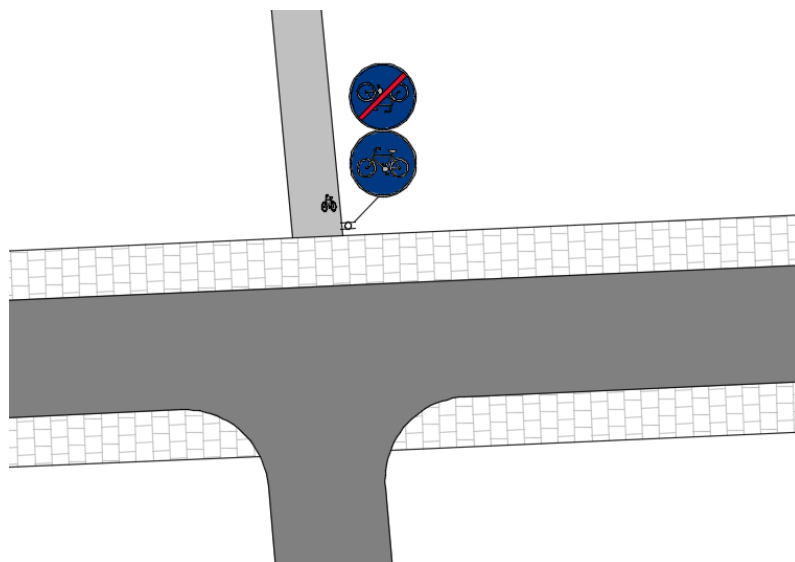
Cykelpassager kan anges med vägmärkning M16 (cykelpassage/ cykelöverfart) även om detta inte är något formellt krav. Annars finns en överhängande risk att trafikanter

på den korsande körbanan inte uppmärksammar cykelpassagen och därför inte anpassar hastigheten. Cykelpassage kräver inget beslut om lokal trafikföreskrift. Samtidigt bör vägmarkeringen M16 övervägas noga då den kan sända signaler till trafikanterna på cykelbanan att korsande trafik har väjningsplikt och att man därför inte behöver anpassa hastigheten vilket man är skyldig att göra.



Alternativ utmärkning av cykelpassage

Att väjningsplikt råder för cyklisten eller mopedisten från cykelbanan ut på cykelpassagen kan förtydligas med vägmärke D11 (slut på påbjuden cykelbana). Till detta kan beläggningen förändras till att inte vara den samma som cykelbanan. Inför korsande av cykelpassager ska både cyklister, mopedister och trafikanter på korsande vägbana anpassa sin hastighet i relation till varandra så att det inte uppstår fara.



Cykelpassage kombinerat med obehavkat övergångsställe

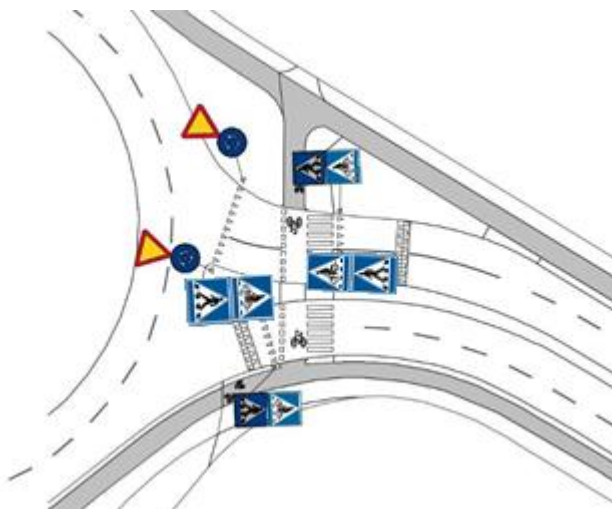


En cykelpassage kombinerat med ett övergångsställe komplicerar väjningspliktsförhållandet för samtliga trafikanter. Bilister har väjningsplikt mot gående på övergångsstället samtidigt som cyklisten på cykelpassagen har väjningsplikt mot bilisten. Kombinationen medför en risk för kollisioner.

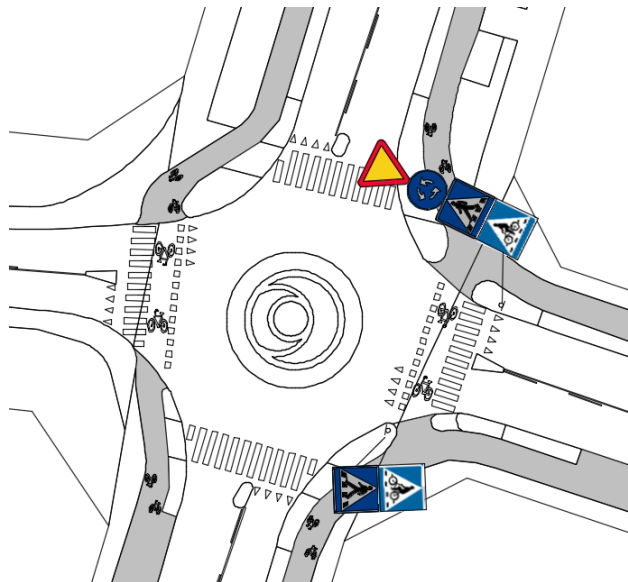
Cirkulationsplats och valet av passage eller överfart

Vid cirkulationsplatser där cykelpassager idag återfinns i anslutning till ett övergångsställe rekommenderas istället anläggande av cykelöverfarter av trafiksäkerhetsskäl. Om cykelöverfarten ligger på ett längre avstånd från cirkulationsplatsen bör två väjningslinjer användas, en vid cykelöverfarten och en för cirkulationsplatsen (västergående körfält i bilden).

Där cykelöverfarten är placerad i direkt anslutning till cirkulationsplatsen (östergående körfält) kombineras de två väjningslinjerna och placeras före övergångsstället. Väjningslinje för utgående trafik ska alltid placeras före cykelöverfarten. I båda exemplen nedan har övergångsstället utgjort cykelöverfartens (M16) ena begränsningslinje för att göra utformningen enklare.



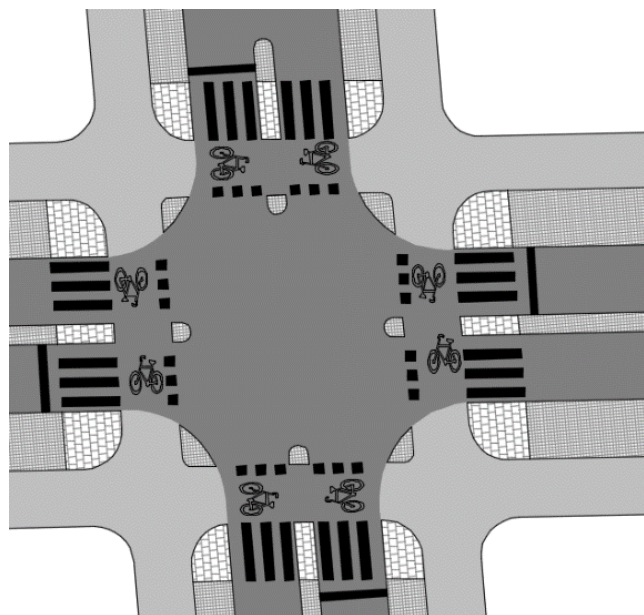
Cirkulationsplats utan utrymme för vājning i kombination med cykelöverfart. Skyltpaketet blir omfattande.



Väljer man att behålla *cykelpassager* vid cirkulationsplatser gäller regeln att trafikanter som kör ut ur en cirkulationsplats eller svänger i en korsning ska hålla låg hastighet och lämna cyklande och mopedförare på cykelbana/ cykelpassage tillfälle att passera. Vid cykelpassager och cykelöverfarter råder parkerings- och stoppförbud inom 10m.

Cykelpassage och signalreglerade korsning

Vid signalreglerade korsningar bör cykelpassager även fortsättningsvis märkas ut med vägmarkering M16 (cykelpassage)



Anläggs cykelöverfarer i signalreglerade korsningar behövs hastighetssäkring till 30 km/h. Samtidigt används trafiksignaler ofta för att öka framkomligheten för biltrafiken varför en hastighetssäkring kan vara kontraproduktivt. Cykelpassager antas därför bli den mest använda lösningen i kombination med signalreglerade korsningar.

VGU-guiden för utformning av gaturum

För ytterligare råd och instruktioner kring utformning, placering och lämplighetsbedömning av cykelöverfarer och cykelpassager i det kommunala gaturummet hänvisar SKL till VGU-guiden 2015 som väntas vara klar efter sommaren 2015.